EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.10.2012
COM(2012) 589 final

2012/0284 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas līguma attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

ES un *AETR* noteikumu veidošanās gaita

Eiropas līgums attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos *(Accord Européen sur les Transports Routiers — AETR*) paredz noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem. Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) aizgādībā ir izstrādāts daudzpusējs nolīgums. Pēc tā vadoties, ir izstrādāti līdzīgi noteikumi Eiropas Savienībā, proti, Regula (EK) Nr. 561/2006[1] par transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laikposmiem un Regula (EEK) Nr. 3821/85[2] par tahogrāfiem, kas ir reģistrācijas kontrolierīce, ko izmanto, lai pārbaudītu atbilstību noteikumiem par vadīšanas un atpūtas laikposmiem. Pašlaik šī nolīguma līgumslēdzējas puses ir 27 ES dalībvalstis un 24 Eiropas un Vidusāzijas valstis.

ES 2006. gadā ieviesa digitālos tahogrāfus kā obligātu aprīkojumu transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu uzraudzībai, aizstājot analogos tahogrāfus, kas tika izmantoti kopš 1985. gada. Pēc tam *AETR* līgumslēdzējas puses vienojās no 2011. gada ieviest tādus pašus digitālos tahogrāfus transportlīdzekļos, ko izmanto starptautiskajā transportā. Šoreiz tās vienojās iekļaut *AETR* jaunu 22.a pantu, kurā paredzēta tahogrāfa specifikācija, kuru automātiski attiecina uz visām *AETR* līgumslēdzējām pusēm, lai gan ES to jau bija vienpusēji nolēmusi, neapspriežoties ar ārpus ES līgumslēdzējām pusēm, kad tā grozīja Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumu.

Komisija 2011. gada 19. jūlijā iesniedza priekšlikumu grozīt Regulu (EEK) Nr. 3821/85 attiecībā uz tahogrāfiem. Eiropas Parlaments nobalsoja par savu atzinumu 2012. gada 3. jūlijā. Vienlaikus Padome 27. jūnijā panāca vispārēju pieeju par Padomes nostāju pirmajā lasījumā. Ar grozīto regulu ievieš tehnoloģiskus uzlabojumus, kam būs nozīmīga ietekme uz digitālo tahogrāfu specifikācijām. Šajā sakarā Padome iekļāva apsvērumu, saskaņā ar kuru "Komisija veiks piemērotus pasākumus ANO/EEK, lai nodrošinātu vajadzīgo saskaņotību starp Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un *AETR* nolīgumu". Komisijas paziņojumā "Digitālais tahogrāfs: Turpmāko pasākumu ceļvedis"[3] arī uzsvērta vajadzība pielāgot *AETR*, lai to saskaņotu ar jaunāko attīstību tahogrāfu jomā.

Sūdzības no ārpus ES *AETR* līgumslēdzējām pusēm

Komisija 2009. gadā pieņēma Regulu (ES) Nr. 1266/2009[4], kas cita starpā risina tā saucamo "vienas minūtes problēmu"[5] (no 2011. gada 1. oktobra) un ar ko ieviesa otro kustības sensoru

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

2 Padomes 1985. gada 20. decembra Regula (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

3 COM(2011) 454 galīgā redakcija.

4 Komisijas 2009. gada 16. decembra Regula (ES) Nr. 1266/2009, ar kuru tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, OV L 339, 22.12.2009., 3. lpp.

(no 2012. gada 1. oktobra). Visiem tahogrāfiem, kas uzstādīti transportlīdzekļos pēc šiem datumiem, bija vai būs jāatbilst jaunajām tehniskajām prasībām. Atbilstīgi nolīguma 22.a pantam ārpus ES *AETR* līgumslēdzējas puses tiek automātiski pakļautas šīm jaunajām saistībām.

Saskaroties ar šīm izmaiņām Eiropas Savienībā, Krievijas Federācija, Baltkrievija, Ukraina un Turcija ir arvien neapmierinātākas ar 22.a panta mehānisma automātisku piemērošanu, kuru tās uzskata par nelīdzsvarotu un neadekvātu, lai nodrošinātu saskaņotu digitālā tahogrāfa ieviešanu. Tās 2011. gadā lūdza kompetento iestādi — ANO/EEK Autotransporta darba grupu (SC.1) — oficiāli risināt šo jautājumu. Reaģējot uz šo pieprasījumu, SC.1 2011. gada septembrī nolēma izveidot *AETR* ekspertu grupu, lai apspriestu pašreizējo situāciju *AETR* un iesniegtu priekšlikumus par to, kā grozīt nolīgumu.

ES kopējas nostājas nepieciešamība *AETR*

AETR ekspertu grupa satikās divreiz — 2012. gada 2. martā un 6. jūnijā. Minēto apspriežu laikā ārpus ES līgumslēdzējas puses apstiprināja savu vēlmi atrast pieņemamu risinājumu, kas ļauj tām iesaistīties lēmumu pieņemšanas procesā, un iesniedza konkrētus priekšlikumus, lai to panāktu:

(a) Pirmkārt, Krievijas Federācija iesniedza priekšlikumu jaunam 22.a pantam, kas pašreizējo ES *acquis* transponēšanas mehānismu *AETR* aizstās ar lēmumu pieņemšanas procesu, kurā piedalīsies visas *AETR* līgumslēdzējas puses. Tiks izveidota administratīva komiteja, kuras sastāvā ir visas līgumslēdzējas puses, un tā tiks pilnvarota noteikt digitālo tahogrāfu specifikācijas. Katrai līgumslēdzējai pusei būs viena balss, un lēmumi tiks pieņemti ar vienkāršu klātesošo un balsojošo locekļu balsu vairākumu. Nebūs vajadzīgs kvorums ar pusi no līgumslēdzējām pusēm.

(b) Turcija lūdza ES padarīt pieejamu *TACHOnet*, piedāvājot tehnisku risinājumu, kas atbilst visu līgumslēdzēju pušu vajadzībām attiecībā uz privātumu un izmaksām. Jāatzīmē, ka pašreiz savienojumi ar *TACHOnet* notiek brīvprātīgi, izmantojot *sui generis* risinājumus, bet populārākais no tiem ir izmantot netiešu savienojumu, izmantojot attiecīgās ES dalībvalsts *sTesta* piekļuves punktu (tikai Horvātija un bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika izmanto tiešu *sTesta* savienojumu).

(c) Ukraina un Turcija jautāja, vai būs iespējams, ka ES pievienojas *AETR*, jo tai ir izšķiroša loma tahogrāfa attīstībā. Tas garantētu un vienkāršotu vajadzīgo pastāvīgo ES tiesību aktu saskaņošanu ar *AETR* attīstību.

Turklāt tika ierosināts, ka turpmākā administratīvā komiteja ne tikai jāpilnvaro pieņemt digitālā tahogrāfa tehnisko specifikāciju, bet arī grozīt sociālos noteikumus, kas ir *AETR* darbības jomā. Tomēr Komisija uzskata, ka šis ierosinājums ir ārpus priekšlikuma jomas, pašlaik nav pamatots, un neplāno ierosināt jebkādu turpmāku rīcību.

Nākamās ekspertu grupas tikšanās ir plānotas 2012. gada 25. oktobrī un 3. decembrī. Sagaidāms, ka ES tiks lūgts pieņemt skaidru nostāju, lai ekspertu grupa var pabeigt darbu. Ņemot vērā priekšlikumu nozīmīgumu un darbības jomu un tā kā jautājumi, uz kuriem

---

[5] Noapaļošana līdz 60 sekundēm, reģistrējot braukšanas laiku gadījumā, ja notiek bieža un īsa apstāšanās.

attiecas *AETR*, ir ES ekskluzīvā kompetencē, tad nebūs pietiekama vienkārša koordinācija uz vietas un būs nepieciešama formāla koordinēta nostāja ES līmenī.

2. IEROSINĀTIE *AETR* GROZĪJUMI

Ņemot vērā iepriekš minēto, varētu apsvērt iespēju saglabāt pašreizējo 22.a panta mehānismu un apturēt *AETR* ekspertu grupas pašreizējās apspriedes. Tomēr tas nebūtu patiess risinājums. Tādā gadījumā ir paredzams, ka sociālie un tahogrāfa noteikumi vairs netiktu pareizi īstenoti ārpus ES *AETR* valstīs. Tamlīdzīgas deklarācijas jau ir izteikusi Krievija, Baltkrievija un Ukraina. Tās brīdināja, ka vairs neatzīs pienākumu izmantot ierīci, kuras tehnisko būtību tās nevar ietekmēt.

Jāatzīmē, ka no ES reģistrēto pārvadātāju starptautiskajiem pārvadājumiem vidēji ES 8 % ir uz trešām valstīm, lielākā daļa — uz *AETR* valstīm. Dažās dalībvalstīs transporta īpatsvars uz ārpus ES *AETR* valstīm var būt vairāk nekā 30 %. Turklāt ES saviem *AETR* partneriem ir ražoto preču neto eksportētāja, un lielāko daļu no šīm precēm transportē ES pārvadātāji. Tādējādi visi strīdi starp ES un tās *AETR* partneriem kaitē ES kravu autopārvadājumu nozarei.

Nesenie notikumi Krievijā rada papildu grūtības. Krievijas autoparku, kas varētu būt Eiropas sociālās jomas noteikumu darbības jomā, lēš 4 līdz 5 miljonu transportlīdzekļu apjomā. Pašlaik tikai neliels šo transportlīdzekļu procents veic starptautisku transportu *AETR* darbības zonā un ir aprīkoti ar tahogrāfiem. Tomēr šī situācija mainīsies, jo Krievija ir nolēmusi 2012. gadā noteikt obligātu tahogrāfu izmantošanu pārvadājumiem valsts teritorijā. Tāpēc ir iespējams, ka Krievija arvien vairāk slieksies izmantot savus tahogrāfus transportam ES.

Tādēļ nepārprotami ES būtu ieinteresēta piedalīties esošās tahogrāfa sistēmas pārskatīšanā. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija ierosina *AETR* ekspertu grupā pieņemt ES nostāju attiecībā uz šādiem *AETR* grozījumiem.

a. 22.a panta izmaiņas

22.a panta izmaiņas liktu izveidot administratīvo komiteju Ženēvā ANO/EEK aizgādībā. Tā rezultātā ārpus ES *AETR* partneri spēs ietekmēt tahogrāfa pielāgošanu tehnikas attīstībai, izmantojot administratīvo komiteju. Šai jaunizveidotajai *AETR* komitejai būtu jāpieņem lēmumi ar vienkāršu vai kvalificētu balsu vairākumu.

Šis scenārijs varētu radīt saskaņotības problēmas starp tām specifikācijām, ko Ženēvā apstiprinājusi administratīvā komiteja, un prasībām, ko pieņēmusi Komisija pēc atzinuma, kuru sniegusi Komiteja par pielāgošanu tehnikas attīstībai, kas izveidota ar Regulu (EEK) Nr. 3821/85. Iespējamā nesaskaņotība skartu tās komitejas pilnvaras, kura izveidota saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3821/85, un dalībvalstīm un ES prasītu lielākas pūles koordinēt nostāju, kas jāpieņem ANO/EEK struktūrās, jo Komisija nevarētu oficiāli paust savu nostāju. Ja ES kļūst par *AETR* līgumslēdzēju pusi, koordinēto Savienības nostāju izteiks Eiropas Komisija.

Turklāt 22.a panta izmaiņas pieprasa stingrus nosacījumus attiecībā uz balsošanas kārtību, par ko vienojusies jaundibinātā *AETR* komiteja. Citādi var gadīties, ka, neatkarīgi no iespējamās ES iekšējās koordinācijas, to dalībvalstu skaits, kas ir klāt komitejas sanāksmē, varētu būt nepietiekams, lai iebilstu pret nepieņemamiem grozījumiem, ko ierosinājuši ārpus ES partneri.

Piemēram, saskaņā ar ekspertu grupas pirmajā sanāksmē iesniegto Krievijas Federācijas priekšlikumu lēmumi būtu jāpieņem ar vienkāršu klātesošo un balsojošo locekļu balsu vairākumu, ar vajadzīgo kvorumu — pusi no pašreizējās 51 *AETR* līgumslēdzējas puses. Praksē tas varētu nozīmēt, ka lēmumus varētu pieņemt, ja piedalās vismaz 26 līgumslēdzējas

puses un ir vismaz 14 balsis "par". Pašlaik sanāksmēs, kas veltītas *AETR* jautājumiem, visbiežāk piedalās tikai 6-7 ES dalībvalstis. Gluži pretēji, lielās ārpus ES ieinteresētās puses (Krievija, Turcija, Ukraina) piedalās vienmēr, un tās ir pierādījušas ievērojamu spēju vajadzības gadījumā mobilizēt citas līgumslēdzējas puses no NVS vai Vidusāzijas valstīm (piemēram, Baltkrieviju, Kazahstānu).

b. 14. panta izmaiņas nolūkā atļaut ES pievienošanos *AETR*

Ņemot vērā iepriekš minēto, būtu jāparedz ES pievienošanās *AETR*. ES pievienošanās saglabātu ES dominējošo stāvokli tahogrāfa specifikācijas noteikšanā. Tas garantētu ES tiesību aktu un *AETR* saskaņotu attīstību, jo Ženēvā pieņemtie noteikumi būtu tieši piemērojami ES iekšējā tiesību sistēmā pēc to publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Dalībvalstīm tas palīdzēs novērst juridisku neskaidrību par to, vai noteicošie ir *AETR* vai ES tahogrāfa noteikumi.

Šīs izmaiņas prasītu grozīt *AETR* 14. pantu, lai atļautu piedalīties reģionālās integrācijas organizācijām. Pati pievienošanās būtu jāveic otrajā posmā, Padomei pieņemot lēmumu pēc Komisijas priekšlikuma.

Ir svarīgi atgādināt, ka *AETR* nolūkos pārvadājumi starp ES dalībvalstīm tiek uzskatīti par iekšzemes pārvadājumiem (*AETR* attiecas tikai uz starptautiskajām transporta operācijām). Šāda vienmēr ir bijusi ES un tās dalībvalstu nostāja. Kad 1970. gados dalībvalstis, kas tajā laikā veidoja Kopienas, pievienojās *AETR*, tās pieņēma atrunu, kas apstiprināja šo principu. Principu turpina piemērot, neskatoties uz to, ka dažas ES dalībvalstis pievienojās *AETR* līgumam pirms pievienošanās ES un tādēļ nepieņēma iepriekš minēto atrunu. Tādējādi, pievienojoties Eiropas Savienībai būtu jāpieņem līdzīga atruna, kas tādējādi ES atļautu turpināt izstrādāt savu digitālo tahogrāfu izmantošanai ES iekšējiem pārvadājumiem.

No tā izriet, ka administratīvās komitejas balsošanas noteikumi jāizstrādā tā, lai nodrošinātu ES ietekmīgu lomu šajā procesā. Piemēram, ar kvalificētu balsu vairākumu, kas ir divas trešdaļas no tiem, kas bijuši klāt un piedalās balsošanā (ES nodrošina apvienotas 27 balsis no tagadējās 51 līgumslēdzējas puses, kuru klātbūtne iespējama). Būtu vajadzīgs kvorums ar pusi no līgumslēdzējām pusēm. ES koordinēs savu nostāju, pamatojoties uz Komisijas ierosinājumu, izmantojot LESD 218. panta 9. punkta procedūru, kas ļauj Padomei Savienības vārdā pieņemt nostāju struktūrā, kas izveidota ar nolīgumu.

Jāatzīmē, ka šāds risinājums atspoguļo parasto praksi starptautiskajos tehniskajos nolīgumos. Piemēram, izklāstītā procedūra būtu pilnīgi tāda pati kā tā, kas norādīta tā sauktajā "Pārskatītajā 1958. gada nolīgumā" par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu[6].

Paredzētā Savienības pievienošanās būtu saskaņā ar Tiesas tā saukto "*AETR* judikatūru". Tiesa 1971. gadā savā vēsturiskajā spriedumā[7] atzina, ka tādu transportlīdzekļu apkalpes darba joma, ko izmanto autosatiksmē ar trešām valstīm, ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, un izveidoja paralēlisma principu starp iekšējām un ārējām pilnvarām[8]. ES ir ārēja ekskluzīva

---

6 Nolīgums par vienotu tehnisko prasību apstiprināšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām, 2. pārstrādātais izdevums, ieskaitot grozījumus, kas stājās spēkā 1995. gada 16. oktobrī, OV L 346, 17.12.1997., 81. – 94. lpp.

7 Eiropas Kopienu Tiesas spriedums lietā *AETR*, Lieta 22/70 (1971. gada 31. marts).

8 Konkrēti Tiesa atzina, ka "tādā mērā, kādā Kopienas noteikumi izsludināti, lai sasniegtu Līgumā noteiktos mērķus, dalībvalstis ārpus darbības saistībā ar Kopienas iestādēm nevar uzņemties saistības,

kompetence jautājumos, kurus risina *AETR,* saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu, jo *AETR* ietekmē kopīgos noteikumus, ko jau sen ir pieņēmusi Eiropas Savienība, kā to parādīja Eiropas Kopienu Tiesas prakse *AETR* lietā. Papildu arguments ir tāds, ka Regulas (EK) Nr. 561/2006 10. apsvērumā ir paredzēts, ka, ņemot vērā to, ka *AETR* priekšmets ir šīs regulas darbības jomā, pilnvaras apspriest un noslēgt nolīgumu ir Eiropas Savienībai[9].

Turklāt atbilstoši Padomes 1977. gada 12. decembra Regulas (EEK) Nr. 2829/77 par Eiropas līgumu attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*Accord Européen sur les Transports Routiers — AETR*)[10], stāšanos spēkā 3. pantā noteikts, ka "Kopienai jāpanāk vienošanās ar trešām valstīm saskaņā ar *AETR* 2. panta 2. punktu. Pasākumus, kas paredzēti *AETR* 3. panta 2. punktā, pieņem Padome pēc Komisijas priekšlikuma".

c. Jauns10.a pants — vadītāja karšu valsts reģistru savstarpējie savienojumi

Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikuma 268.a prasību, kura tika ieviesta ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1266/2009, dalībvalstīm ir pienākums datu apmaiņu veikt elektroniski, lai nodrošinātu izdodamās autovadītāja tahogrāfa kartes unikalitāti. Šis pienākums saskaņā ar 22.a pantu attiecas arī uz ārpus ES *AETR* līgumslēdzējām pusēm.

Lai veicinātu atbilstību šai prasībai ES līmenī, Komisija ir izstrādājusi un veiksmīgi īsteno *TACHOnet* — lietojumprogrammas, kas ļauj savstarpēji savienot vadītāja karšu valstu reģistrus, lai visā Eiropā pārbaudītu šādas kartes unikalitāti nolūkā novērst krāpšanu. Pašlaik *TACHOnet* juridiskais pamats ir Komisijas ieteikums[11], kuru aizstās ar īpašu noteikumu, ko ietvers Regulas (EEK) Nr. 3821/85 grozījumā, ko patlaban apspriež Eiropas Parlamentā un Padomē.

Ierosinātos *AETR* grozījumus būtu jāizmanto, lai ieviestu jaunu pantu (10.a pantu) *AETR* tekstā, kas padarītu pārredzamākas saistības, kas noteiktas ar 268.a prasību, un apstiprinātu datu elektroniskās apmaiņas attiecībā uz vadītāja kartēm starp līgumslēdzējām pusēm obligāto raksturu. Tas padarīs vispārīgāku un dzīvotspējīgāku sen piekopto praksi, ko jau ieviesušas vairākas ārpus ES līgumslēdzējas puses, kuras brīvprātīgi izlēmušas pievienoties *TACHOnet*, pamatojoties uz divpusējiem nolīgumiem ar atsevišķām dalībvalstīm.

Saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK[12] datu pārsūtīšana ir iespējama tikai uz tām trešajām valstīm, kuras nodrošina pietiekamu personas datu aizsardzību. Tādēļ jaunajā 10.a pantā ir ierosināts iekļaut līgumslēdzēju pušu pienākumu nodrošināt atbilstīgu personas datu aizsardzības līmeni.

Direktīvas 25. panta 2. punktā ir noteikts, ka aizsardzības līmeņa pietiekamība, kuru sniedz kāda trešā valsts, ir jāizvērtē, ņemot vērā apstākļus, tostarp datu raksturu un ierosinātās datu

---

kas var ietekmēt šos noteikumus vai mainīt to darbības jomu". Turklāt "Šīs Kopienas pilnvaras izslēdz iespēju, ka dalībvalstīm ir konkurējoša kompetence, jo visi pasākumi, kas veikti ārpus Kopienas iestādēm, būtu nesaderīgi ar kopējā tirgus vienotību un Kopienas tiesību aktu vienādu piemērošanu."

9 Ar Regulas (EEK) Nr. 3820/85 3. pantu šo ES kompetenci noteica skaidri: "Kopiena iesaistās apspriedēs ar trešajām valstīm, ja šādas apspriedes vajadzīgas šīs regulas ieviešanai." Skat. arī Regulas (EEK) Nr. 543/69 3. pantu.

10 OV L 34, 24.12.1977., 11. lpp.

11 Komisijas 2010. gada 13. janvāra Ieteikums par elektronisko datu drošu apmaiņu starp dalībvalstīm, pārbaudot izdodamo vadītāja karšu unikalitāti, OV L9/10, 14.1.2010.

12 Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

apstrādes darbības mērķi. Šajā sakarā ir jānorāda, ka datu par tahogrāfa kartēm jutīgums ir diezgan zems. Valstu reģistros (ES iekšienē savstarpēji savienoti, izmantojot *TACHOnet*) uzglabātā informācija ir ierobežota un diezgan vispārīga (vadītāja vārds un uzvārds, dzimšanas datums un, ja iespējams, dzimšanas vieta, vadītāja apliecības numurs un valsts, kas izsniegusi vadītāja apliecību, vadītāja kartes statuss un vadītāja kartes numurs), un jebkurā gadījumā tā jau ir pilnībā pieejama trešo valstu kontrolieriem, veicot pārbaudes uz ceļiem. Iestādes, kam ir piekļuve šai informācijai, tiks ierobežotas līdz karšu izdevējiestādei un kontrolieriem, kuri ir norīkoti pārbaudīt atbilstību noteikumiem par vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem profesionāliem autovadītājiem. Turklāt elektroniskā informācijas apmaiņa ir tikai tāpēc, lai garantētu, ka *AETR* līgumslēdzēju pušu valsts reģistros vienam vadītājam nav vairākas aktīvas vadītāja kartes.

Ņemot vērā iepriekš minēto, var pamatoti uzskatīt, ka visas vai gandrīz visas *AETR* līgumslēdzējas puses ir spējīgas nodrošināt personas datu atbilstošu aizsardzības līmeni attiecībā uz tahogrāfa kartēm. Jebkurā gadījumā saskaņā ar direktīvas 25. panta 4. punktu, ja tiek konstatēts, ka trešā valsts nenodrošina pietiekamu aizsardzības līmeni, dalībvalstīm būtu jāļauj veikt vajadzīgos pasākumus, lai novērstu jebkādu datu nosūtīšanu uz attiecīgo valsti.

Turklāt jāatzīmē, ka *TACHOnet* izmanto ES iekšējo saziņas sistēmu (*sTESTA*), attiecībā uz kuru pastāv eksporta un īstenošanas ierobežojumi, ko piemēro dažām ārpus ES valstīm. No ārpus ES valstīm tikai tām *AETR* valstīm, kas kandidē uz pievienošanos ES, ir nodrošināta iespēja tieši pieslēgties *TACHOnet*, izmantojot *sTESTA*. Papildus tam dažas valstis varētu uz brīvprātības pamata organizēt netiešu savienojumu ar atsevišķām dalībvalstīm, pamatojoties uz minētajiem divpusējiem nolīgumiem. Tomēr otrais risinājums ir apgrūtinošs iesaistītajām pusēm, nav optimāls, jo vairākkārt palielina savienojuma punktu skaitu un neaptver visas līgumslēdzējas puses.

Tādēļ būtu jāizveido alternatīva IT sistēma, kas piedāvātu ārpus ES līgumumslēdzējām pusēm alternatīvu informācijas apmaiņu ar elektroniskiem līdzekļiem ar dalībvalstīm (un kandidātvalstīm), ņemot vērā pašreizējos *TACHOnet* un *sTESTA* sistēmu drošības ierobežojumus. Komisija gatavojas uzsākt pētījumu, lai noteiktu pieejamās tehniskās iespējas, piemēram, drošu interneta savienojumu izmantošanu. Minētā pētījuma rezultātiem jābūt pieejamiem 2013. gada beigās.

3. *AETR* PĀRSKATĪŠANAS PROCEDŪRA

AETR 20. un 21. pants nosaka mehānismu nolīguma pārskatīšanai. 21. pantam ir īpaša nozīme ES, jo tas atļauj "klusas" pārskatīšanas procedūru, kurā nav paredzēta ierosināto grozījumu ratificēšana, ko veic līgumslēdzējas puses. Tā kā šī procedūra neparedz oficiālu sarunu procedūru, ir lietderīgi izmantot Padomes lēmumu, ar kuru izveido kopēju nostāju.

Saskaņā ar ES nostāju, kas pieņemta saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, dalībvalstis kopīgi rīkojas Savienības interesēs, iesaistoties *AETR* pārskatīšanā, saskaņā ar pienākumu patiesi sadarboties saskaņā ar LES 4. panta 3. punktu.

Ņemot vērā laiku, kas vajadzīgs, lai pabeigtu *AETR* grozīšanai nepieciešamās procedūras, ir lietderīgi rast pagaidu risinājumus, lai apspriestos ar *AETR* valstīm par ES līmenī pieņemtajiem lēmumiem par tahogrāfa izmaiņām. Šajā sakarā Komisija savā priekšlikumā par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 grozījumiem jau ir ierosinājusi izveidot "Tahogrāfa jautājumu forumu", kurā būtu iesaistīti eksperti no ES dalībvalstīm un ārpus ES līgumslēdzējām pusēm. Komisijas nodoms ir izmantot šo forumu, pirms pieņemt lēmumus par IB pielikuma tehniskiem atjauninājumiem.

2012/0284 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas līguma attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 90. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc tam, kad ir informēts Eiropas Parlaments,

tā kā:

(1) Kā norādījusi Tiesa[13], transportlīdzekļu apkalpju darbs autotransporta jomā ir Eiropas Savienības ekskluzīvā ārējā kompetence. Šī kompetence iekšēji ir izmantota, jo īpaši, pieņemot Padomes 1969. gada 25. marta Regulu (EEK) Nr. 543/69 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu[14] un Padomes 1985. gada 20. decembra Regulu (EEK) Nr. 3820/85 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu[15], Padomes 1985. gada 20. decembra Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā[16], un nesenāk — Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006[17]. Ņemot vērā to, ka *AETR* priekšmets ir Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomā, pilnvaras apspriest un noslēgt nolīgumu ir Savienībai. Noteikumi par transportlīdzekļu apkalpju darbu, kuras iesaistītas pārvadājumos trešās valstīs, tostarp noteikumi par reģistrācijas iekārtām, ko izmanto, lai nodrošinātu to atbilstību, ir saskaņā ar ES noteikumiem un saskaņā ar *AETR* nolīgumu. Ir svarīgi, lai šie noteikumi tiktu saskaņoti.

---

13 Eiropas Kopienu Tiesas spriedums lietā *AETR*, Lieta 22/70 (1971. gada 31. marts).
14 OV L 77, 29.3.1969., 49. lpp.
15 OV L 370, 31.12.1985., 1. lpp.
16 OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.
17 OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

(2) Īpašie apstākļi, kādos notika *AETR* pārrunas, izņēmuma kārtā tomēr garantē kārtību, kādā Savienības dalībvalstis, rīkojoties saskaņoti, katra atsevišķi deponē ratifikācijas vai pievienošanās instrumentus, bet tomēr darbojas Savienības interesēs un vārdā.

(3) Nākamā ekspertu grupas sanāksme notiks 2012. gada 3. decembrī. Šajā sanāksmē ekspertu grupa, iespējams, pārbaudīs priekšlikumus, kuri izraisa *AETR* grozījumu. Tam būs juridiskas sekas, kā minēts LESD 218. panta 9. punktā.

(4) ES dalībvalstīm, kā *AETR* līgumslēdzējām pusēm, ir pienākums sadarboties, lai iedarbinātu *AETR* nolīguma pārskatīšanas mehānismu, kas jo īpaši noteikts tā 21. pantā, saskaņā ar Padomes 1977. gada 12. decembra Regulu (EEK) Nr. 2829/77 par Eiropas vienošanās par tādu transporta līdzekļu apkalpes darbu, kas iesaistīti starptautiskajā autotransportā (*AETR*) stāšanos spēkā[18], un atbilstoši lojālas sadarbības pienākumam saskaņā ar LES 4. panta 3. punktu.

(5) Lai panāktu reģistrācijas kontrolierīču, ko izmanto autotransportā (tahogrāfs), saskaņošanu visā Eiropā, ir svarīgi, lai tiktu izmantots unikāls lēmumu pieņemšanas process, kurā ņemtas vērā Eiropas Savienības prerogatīvas un to trešo valstu intereses, kas ir *AETR* nolīguma līgumslēdzējas puses.

(6) *AETR* nolīguma 22.a pants šobrīd paredz, ka grozījumus Padomes Regulā (EEK) Nr. 3821/85 attiecībā uz digitālo tahogrāfu automātiski pārņem visas *AETR* līgumslēdzējas puses bez jebkādas oficiālas apspriešanās, pirms Eiropas Savienība pieņem izmaiņas. Kā izklāstīts Komisijas paziņojumā "Digitālais tahogrāfs: Turpmāko pasākumu ceļvedis"[19] pašreizējais mehānisms apdraud pareizu un saskaņotu to pasākumu īstenošanu, kas iekļauti Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 un digitālo tahogrāfu ierosinātajā pārskatīšanā, ko būtu jāveic līgumslēdzējām pusēm, kas nav ES dalībvalstis. Tādēļ Eiropas Savienības interesēs ir uzlabot lēmumu pieņemšanas procesu attiecībā uz digitālo tahogrāfu un attiecīgi grozīt *AETR* 22.a pantu Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijā (ANO/EEK) radot administratīvo komiteju, kas definētu tahogrāfa tehniskās specifikācijas visai *AETR* zonai.

(7) *AETR* nolīguma īpatnības un paredzētais lēmumu pieņemšanas process ar 22.a pantu jaunizveidotajā komitejā papildus tam, ka Eiropas Savienībai ir ekskluzīva kompetence attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu, ko izmanto autotransportā, attaisno Eiropas Savienības pievienošanos *AETR*, kas būtu saskaņā arī ar Tiesas spriedumu *AETR* lietā 22/70, kā arī garantētu efektīvu ES interešu pārstāvēšanu ANO/EEK procesā. Pēc pievienošanās Savienības nostāju, ko Padome pieņēmusi saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, ES vārdā izteiks Komisija, kas administratīvajā komitejā pārstāvēs visu dalībvalstu balsis.

(8) Pašlaik ar *AETR* 14. pantu pievienošanās *AETR* netiek atvērta struktūrām, kas nav ANO/EEK valstis un valstis, kas iekļautas ANO/EEK padomdevēja statusā. Šā iemesla dēļ, lai ļautu Eiropas Savienības pievienošanos *AETR*, 14. pants būtu jāgroza un jānosaka, ka Eiropas reģionālās integrācijas organizācijas var pievienoties *AETR*.

---

[18] OV L 334, 24.12.1977., 11. lpp.

[19] COM(2011) 454 galīgā rerdakcija.

(9) Lai efektīvi īstenotu Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikuma 268.a prasību un lai nodrošinātu vadītāja kartes efektīvāku kontroli *AETR* jomā, un lai atvieglotu kontrolieru uzdevumus, būtu jāizveido valstu elektroniskie reģistri un jāparedz šo reģistru savstarpēja savienošana. Savienošanas noteikumi būtu jāizstrādā, ievērojot līgumslēdzēju pušu iekšējās drošības prasības un garantējot to personas datu, ar kuriem apmainās, aizsardzību pietiekami augstā līmenī saskaņā ar augstākajiem starptautiskajiem standartiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1) Savienības nostāja Eiropas līguma attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā ir saskaņā ar šā lēmuma pielikumu, un to pauž dalībvalstis, kas ir *AETR* locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

Dalībvalstis paziņo šos ierosinātos grozījumus Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram saskaņā ar *AETR* 21. panta 1. punktā minēto procedūru.

2) Par formālām un sīkām izmaiņām šajā nostājā var vienoties, neizdarot grozījumus tajā.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Šis lēmums stājas spēkā [....].

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

I PIELIKUMS

22.a panta jaunais formulējums (1B papildinājuma grozījumu procedūra)

Nolīguma 22.a pantu aizstāj ar šādu:

1. Izveido Administratīvo komiteju, kura atbild par lēmumu pieņemšanu attiecībā uz šā nolīguma 1B papildinājuma grozījumiem. Administratīvo komiteju veido visas nolīguma līgumslēdzējas puses.
2. Administratīvā komiteja ir Ženēvā. Tās sanāksmes parasti notiek Ženēvā. Komiteja var nolemt noturēt sanāksmes citās vietās.
3. ANO Eiropas Ekonomikas komisijas izpildsekretārs nodrošina komitejai pienācīgus sekretariāta pakalpojumus.
4. Komiteja reizi divos gados ievēl priekšsēdētāju un divus priekšsēdētāja vietniekus.
5. Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs sasauc Administratīvo komiteju Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas aizgādībā, ja vajadzīgs, un jebkurā gadījumā vienu reizi gadā.
6. Jebkura līgumslēdzēja puse var ierosināt grozījumus šā nolīguma 1B papildinājumā. Ikvienu grozījumu priekšlikumu iesniedz rakstiski Eiropas Ekonomikas komisijas sekretariātam 3 mēnešus pirms administratīvās komitejas sanāksmes, kurā paredzēts to pieņemt. Jebkura ierosinātā grozījuma tekstu paziņo trīs EEK valodās visām līgumslēdzējām pusēm vismaz vienu mēnesi pirms administratīvās komitejas sanāksmes, kurā paredzēts to pieņemt.
7. Lai Administratīvā komiteja varētu pieņemt lēmumus, vajadzīgs kvorums ne mazāk kā puse plus viena no līgumslēdzējām pusēm. Lai noteiktu kvorumu, reģionālās integrācijas organizācijas, kas ir šā nolīguma līgumslēdzējas puses, balso ar savu dalībvalstu balsu skaitu bez to klātbūtnes balsošanā.
8. Administratīvā komiteja pieņem lēmumus ar klātesošo un balsojošo līgumslēdzēju pušu balsu vairākumu.
9. Lai pieņemtu lēmumus, katrai līgumslēdzējai pusei ir viena balss. Nolīguma līgumslēdzēju pušu reģionālās integrācijas organizācijas pārstāvis balso ar to veidojošo dalībvalstu balsīm bez to klātbūtnes balsošanā.
10. Ja priekšlikums par grozījumiem šā nolīguma 1B papildinājumā liek grozīt citus nolīguma pantus vai pielikumus, grozījumi papildinājumā nevar stāties spēkā pirms to grozījumu stāšanās spēkā, kas attiecas uz citām nolīguma daļām. Ja šādā gadījumā 1B papildinājuma grozījumus iesniedz vienlaikus ar grozījumiem, kas attiecas uz citām nolīguma daļām, to spēkā stāšanās datumu nosaka līdz datumam, kas noteikts saskaņā ar procedūras piemērošanu, kura vispārīgi aprakstīta 21. pantā, ņemot vērā termiņu, kas norādīts 1B papildinājuma grozījumos, gadījumā, kas paredzēts ar šā panta 7. punktu.

II PIELIKUMS

14. panta iespējamais formulējums (reģionālās integrācijas organizāciju pievienošanās *AETR*)

Nolīguma 14. pantu groza šādi:

Iekļauj 1.a punktu:

"Šis nolīgums ir pieejams parakstīšanai arī reģionālās integrācijas organizācijām. Šā nolīguma mērķiem "reģionālās integrācijas organizācija" ir organizācija, ko veido suverēnas attiecīgā reģiona valstis un kura ir kompetenta noteiktos jautājumos, ko regulē šis nolīgums, un ir pienācīgi pilnvarota parakstīt un ratificēt, pieņemt, apstiprināt šo nolīgumu vai pievienoties tam."

5. punktu groza šādi:

5. Attiecībā uz katru valsti vai **reģionālās integrācijas organizāciju**, kas ratificē vai pievienojas šim nolīgumam pēc tam, kad ir deponēts astotais ratifikācijas vai pievienošanās instruments, kā minēts šā panta 4. punktā, šis nolīgums stājas spēkā simt astoņdesmit dienas pēc tam, kad minētā valsts vai **reģionālās integrācijas organizācija** ir deponējusi savu ratifikācijas vai pievienošanās instrumentu.

III PIELIKUMS

Jauna 10.a panta iespējamais formulējums

1. Lai nodrošinātu, ka vadītājiem nav jau agrāk izdotas derīgas vadītāja kartes nolīguma pielikuma 1B papildinājuma nozīmē, līgumslēdzējas puses uztur valsts elektronisko reģistru, kurā ir šāda informācija par vadītāja kartēm par laikposmu, kas nav mazāks par to derīguma termiņu:

- vadītāja uzvārds un vārds,

- vadītāja dzimšanas datums un, ja iespējams, dzimšanas vieta,

- vadītāja apliecības numurs un valsts, kas izsniegusi vadītāja apliecību (ja tas ir piemērojams),

- vadītāja kartes statuss,

- vadītāja kartes numurs.

2. Līgumslēdzējas puses veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka elektroniskie reģistri visā to teritorijā ir savstarpēji savienoti un pieejami karšu izdevējiestādēm un kontrolieriem, kuri ir iecelti, lai pārbaudītu atbilstību noteikumiem par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem profesionāliem autovadītājiem.

3. Izdodot, aizstājot un, ja vajadzīgs, atjaunojot vadītāja karti, līgumslēdzējas puses, izmantojot elektronisko datu apmaiņu, pārbauda, vai vadītājam jau nav cita derīga vadītāja karte. Līgumslēdzējas puses nodrošina tādu personas datu pietiekama līmeņa aizsardzību, ar kuriem notikusi apmaiņa, saskaņā ar visaugstākajiem starptautiskajiem standartiem. Tas ietver, ka datu apmaiņa ir ierobežota līdz datiem, kas nepieciešami, lai veiktu šo pārbaudi, un tos neizmanto citiem mērķiem bez tās līgumslēdzējas puses iepriekšējas atļaujas, kura sniedz personas datus.